



L'Orient-Express, un huis clos mobilo-stabile

Anna Madoeuf

► To cite this version:

Anna Madoeuf. L'Orient-Express, un huis clos mobilo-stabile. L. Dakhli & V. Lemire. Étudier en liberté les mondes méditerranéens. Mélanges offerts à Robert Ilbert, Publications de la Sorbonne, pp.153-160., 2016. halshs-01325783

HAL Id: halshs-01325783

<https://shs.hal.science/halshs-01325783>

Submitted on 21 Jun 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Anna Madoeuf
Professeur de géographie
Université François-Rabelais de Tours
UMR 7324 CITERES-EMAM (équipe Monde arabe et Méditerranée)

L'Orient-Express, un huis clos mobilo-stabile

Mobile en haut
Stabile en bas
Telle est la tour Eiffel
Calder est comme elle
Ciseleur du fer
Horloger du vent
Dresseur de fauves noirs
Ingénieur hilare
Architecte inquiétant
Sculpteur du temps
Tel est Calder.

Jacques Prévert, poème hommage à Calder, *Fêtes*, 1971.

Mobile, stabile

En incipit, cette dédicace de Jacques Prévert à Alexander Calder et à son œuvre n'a pas pour seule fonction d'être, grâce à son charme euphonique et poétique, une coquetterie de citation. Ce poème est également le seuil de cette contribution. Calder, « ciseleur du fer » et « horloger du vent », a réalisé des compositions de mobiles se balançant, suspendus en l'air – selon la formule impropre – ainsi que des *stables*, ceux-là comme suspendus au sol. Si les formes d'installations et les appellations diffèrent, l'idée de mouvement, possible ou suggéré, anime pareillement ces constructions. « Rien de cela n'est fixe » disait Calder : « Chaque élément peut bouger, glisser, ou aller et venir dans une relation toujours changeante par rapport aux autres éléments de cet univers »¹. Ce sont ces propositions qui ont ajouté une signification nouvelle au terme même de mobile, qui d'adjectif d'origine latine est aussi devenu le nom commun désignant

¹ Témoignage de Calder sur le site de la Bibliothèque Nationale des Pays-Bas, collection Koopman : <http://www.kb.nl/fr/collection-koopman/fetes>

ce type d'objet, entré dans la langue française et ses dictionnaires sous la plume de Jean-Paul Sartre en 1949.

Avec des matières inconsistantes et viles il [Calder] monte d'étranges agencements de tiges et de palmes [...]. Ce sont des résonateurs, des pièges ; ils pendent au bout d'une ficelle [...], faussement endormis ; passe un frisson errant, il s'y empêtre, les anime, ils le canalisent et lui donnent une forme fugitive : un *Mobile* est né².

Calder trame et fabrique des mobiles, puis des stables, ainsi que des composés hybrides, certains dédiés à des villes dont ils empruntent le nom, ainsi d'un mixte (stable et mobile) pour une capitale nouvelle et créée ex-nihilo, *Brasilia* (1965), et, peut-être conjuguée à l'image de la cité, la gravité d'un stable, accentuée ou tempérée par son titre : *Un geste pour Jérusalem* (1976). Calder joue avec les formes, les matériaux et les couleurs et, une nouvelle fois, avec leurs combinaisons. À propos de ses mobiles, Calder précise : « pas de fragments, mais des abstractions »³. Son œuvre, exprimée dans plusieurs registres, a été qualifiée de cinétique, qualificatif de l'énergie qui apparaît dans le domaine de l'interprétation des arts dans les années 1950, en référence à des artefacts pouvant être mis en mouvement – ou en illusion de mouvement – grâce à divers artifices et impulsions⁴. Ainsi dans l'ouvrage *Fêtes*, réalisation conjointe de Prévert (textes) et de Calder (illustrations) : l'utilisation et l'apposition de couleurs vives – rouge, jaune, bleu et vert – simulent le relief et, par là, suggèrent le mouvement, lui-même orienté par des lignes noires, en traits ou en spirales⁵.

Mobile et stable, à l'état d'adjectif et de nom, peuvent être appréhendés comme des antonymes, polaires et scalaires. Le stable ne peut s'imaginer que dans la suite, la complétude et la perspective du

² Jean-Paul Sartre, *Situations III*, 1949, p. 307, cité par le *Trésor langue française*, définition de « mobile ».

³ Témoignage de Calder sur le site de la Bibliothèque Nationale des Pays-Bas, collection Koopman : <http://www.kb.nl/fr/collection-koopman/fetes>

⁴ Calder avait aussi fabriqué, selon les mêmes principes, tous les éléments de l'univers d'un cirque miniature qu'il animait, *Le cirque de Calder*, 1961, Les films du Paradoxe.

⁵ Alexander Calder et Jacques Prévert, *Fêtes*, Paris, éd. Maeght, 1971.

mobile. Quant à ce dernier, il n'existe que par son instabilité-même, soit en impulsion soit déclinante, tandis que le stable fige en son propre objet un déni de fixité. Entre les deux formes possibles, toutes les nuances asymétriques de l'équilibre en déséquilibre, et vice-versa, du plus construit au plus déstructuré, ainsi que toutes les tonalités de leurs contacts et interférences. Ces objets, mobiles et stables, sont aussi les talismans d'une obsession du temps, en ses questions, en ses manifestations et expressions, exprimée à sa façon par Calder, l'artiste « sculpteur du temps », obsession partagée par tant d'autres : des poètes, comme Alphonse de Lamartine implorant le temps de suspendre son vol, ou des historiens, comme Robert Ilbert en quête de « temps suspendu », inventeur d'un mobile éponyme : une montre pendue à un fil. Le mouvement à simulation potentielle est le temps, ce temps dont l'énergie est fabriquée par la mobilité, ce temps dont l'évolution est l'interaction de fixités et de mouvements couplés. Aussi, il s'agira ici de faire usage des qualités des mobiles et des stables pour imaginer des dispositifs d'actions, de lieux, de paysages, comme autant de configurations, déterminantes et interprétatives de situations spatiales. Pour ce faire, il nous faut entreprendre un voyage au début des années 1930, prendre place dans un train à friction littéraire, parti de Stamboul à destination du suspense d'une intrigue criminelle.

De l'Europe vers l'Orient, ou le sens de la marche *turque*

Déclenchée d'une pichenette, mais initiée d'un point solennellement déterminant – Istanbul – vers le pôle d'attraction – l'Europe –, une propulsion, celle du départ, lance l'Orient-Express, train balancier battant la mesure Occident-Orient et traçant le lien aller-retour afférent. Le trajet ferroviaire est méthodique, par la règle de l'indicateur, l'espace et le temps sont mis en équivalence et accouplés, transcrits en arrêts correspondants d'horaires. Un départ – réalisé –, une issue-échéance – prévue – et, de là à là, un cylindre étanche contenant, pour quelques jours, un groupe embarqué en un séjour *all inclusive*. Mais la lancée s'avère inapte à contrer le mobile, imaginé par Agatha Christie, unissant ses hétérogènes passagers – Occidentaux toutefois – tant le convoi du *Crime de l'Orient-Express* est chargé de prédétermination. Sa course originelle déraile au profit

de sa trajectoire de motifs. Le train passe alors à l'arrêt – mécanique – mais l'action, elle, s'intensifie et se dramatise. L'énergie passe d'un registre à l'autre, à mesure que tombe la neige, ensevelissant toute forme de géographie, réduisant encore une fois le lieu, brouillant le temps, précipitant les relations entre les passagers. Le paysage, auparavant tiré, étiré, et émincé par la course, désormais se résorbe, contracté en une masse, informe et monochrome. Ici, en un quelque part en forme de nulle part, aux confins de l'Orient, aux marches de l'Europe, en une zone floutée, hors d'atteinte de l'exercice et du sens de la Loi, dans le confinement du train, opèrera le crime au poignard démultiplié.

Le Crime de l'Orient-Express (*Murder on the Orient Express*)⁶, célèbre roman policier écrit par Agatha Christie et publié en 1934, emprunte son titre et son décor à ce train emblématique. Participant du mythe et s'en inspirant, cette fiction à succès a également en retour contribué à alimenter l'imaginaire autour du « roi des trains, train des rois »⁷. Nombre de célébrités du gotha international l'ont emprunté, parmi lesquels le Négus Haïlé Sélassié, Joséphine Baker, Léopold II, Mata Hari, Lawrence d'Arabie, Agatha Christie elle-même, et... James Bond (*From Russia with Love*, 1963). Car l'Orient-Express, ce « faucon maltais du transport ferroviaire international »⁸, est aussi incontestablement le train le plus littéraire et le plus inspirant du monde, comme en ont témoigné Joseph Kessel, Colette, Vladimir Nabokov, John Dos Passos, Ernest Hemingway, et tant d'autres. La mise en récit de l'Orient-Express commence avec son inauguration même, depuis la relation intégrale par Edmond About de l'épopée du voyage initial, parti de Paris, au son de la Marche turque de Mozart, le 4 octobre 1883, pour un périple d'environ 80 heures et

⁶ L'édition de référence est ici celle du Livre de Poche, Librairie des Champs-Élysées (coll. Le Masque), 1968.

⁷ Le roman a également été adapté au cinéma par Sidney Lumet en 1974. Plus récemment, nombre de romans d'Agatha Christie ont été adaptés en bandes-dessinées, dont en 2003 *Le crime de l'Orient-Express*, François Rivière et Solidor, éd. Emmanuel Proust. Il existe également un jeu vidéo au nom du train empruntant ses décors pour la mise en scène d'intrigues.

⁸ Douglas Kennedy, 2010, *Au-delà des pyramides*, éd. Belfond (coll. Pocket), p. 32.

3 200 kilomètres⁹. Jusqu'aux derniers romans en date, de son avènement à nos jours, sur le mode journalistique, romanesque, de l'histoire ou de la fiction, autour des thèmes de l'aventure, du luxe, du romantisme, du politique, du rêve, de l'exotisme, du voyage, ou encore de la nostalgie, l'Orient-Express apparaît comme une source de récits ininterrompue¹⁰. Sa saga, de la fin du XIX^e au milieu du XX^e siècle, est faite d'épisodes rocambolesques et épiques, de petites histoires et de moments d'histoire¹¹. La ligne et le train, parcourant et traversant diverses contrées et temporalités agitées, seront saisis à maintes reprises par les aléas de la géopolitique.

L'emblématique Orient-Express, train d'union entre Occident et Orient, entre l'Europe et ses confins, est un fil tendu entre deux univers. Cependant, dans ses représentations, il est presque toujours énoncé de manière univoque, dans le sens *vers* Constantinople, destination de l'*Aller*. Si, incontestablement, l'avènement du train a reconfiguré le monde de manière générale, celui-ci a également illustré les représentations de la construction du monde vu depuis l'Occident et a repoussé ou brouillé les contours de l'Orient exotique. Certes, comme le rappelle malicieusement Georges Pérec, « quand nous prenons le train, c'est pour aller d'une ville à une autre ville »¹², mais prendre l'Orient-Express, c'est aller d'une ville d'Europe à *Stamboul*. L'Orient-Express a formalisé l'orientation d'une direction-relation depuis l'Europe, point de départ, origine, centre du monde, vers Stamboul, terminus du train, mais également seuil d'un autre ailleurs. Ce train a retouché tant l'image que la géographie de Stamboul-Constantinople, dès lors ville du bord de l'Europe, horizon de l'Orient et déversoir de voyageurs, émergés soudainement en nombre en cette cité. Ainsi, en 1890, Pierre Loti déplore l'afflux

⁹ Le récit d'Edmond About, *De Pontoise à Stamboul*, a été réédité en 2007 sous le titre *L'Orient-Express*, Magellan et Cie (coll. Heureux qui comme).

¹⁰ En témoigne également le succès de l'exposition « Il était une fois l'Orient-Express », tenue à l'Institut du monde arabe à Paris (avril-août 2014).

¹¹ On doit le projet de l'Orient-Express à un homme d'affaire belge, Georges Nagelmackers, fondateur en 1884 de la Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens. C'est dans une voiture empruntée à ce train que fut signé l'armistice de 1918, puis la capitulation de la France en 1940.

¹² Georges Pérec, *Espèces d'espaces*, Galilée (coll. l'espace critique), 1974, p. 85.

nouveau des touristes européens « vomis par l'Orient-Express » à Stamboul¹³. Enfin, le nom même du train, une association composite, lie d'un trait d'union deux termes qui semblent ne pas être compatibles, tant l'Orient paraît être un univers singulier, sujet à un temps – ou une idée de temps – spécifique. Peut-être est-ce pour cette raison que l'on dira de l'Orient-Express qu'il est le train qui « se hâte lentement » ? Surtout, l'Orient-Express n'est-il pas une mystification, une imposture terminologique ? Le train ne tiendra jamais ses promesses, n'étant pas express, et ne faisant, finalement, qu'effleurer l'Orient.

Embarquement, départ : Stamboul, un lundi soir d'hiver

A contrario de l'orientation de la figure évoquée précédemment, le roman d'Agatha Christie fonctionne à rebrousse sens – vers l'Europe –, soit un itinéraire inversé puisque le départ des voyageurs se fait depuis Stamboul. La gare d'embarquement est celle de Sirkeci ; le train accroche ses wagons, ceux-ci accueillent des personnages, le train et l'intrigue se mettent en marche à l'unisson. La construction et le ressort sont classiques, ils s'établissent depuis un petit monde autocentré et exclusif (un groupe d'Occidentaux), embarqué et saisi au travers d'un grand territoire comme invisibilisé, un décor faire-valoir. Sans surprise aucune, on ne rencontre pas plus de Turcs dans *Le crime de l'Orient-Express* que l'on ne compte d'Égyptiens dans *Mort sur le Nil*, autre roman de voyage en huis clos et à référent oriental d'Agatha Christie. Il s'agit de s'imaginer, de se raconter et de se voir entre soi, et l'on se distingue mieux ailleurs, chez les autres qui eux, à contrario, sont inconsistants, alors même que leurs contrées, à l'inverse, donnent du relief aux personnages occidentaux et aux scénarios et intrigues les impliquant. En Orient, même s'il est ici subliminal, en filigrane, les figures transposées sont brillantes et surlignées, à l'image des transferts ou des décalcomanies posés sur un fond préalable. Point d'Orientaux, non plus que d'Orient ; l'on se passera de celui-ci comme de ceux-là, car l'Orient-Express est à lui seul une invocation, une évocation et une

¹³ Pierre Loti, *Fantôme d'Orient*, Paris, éd. Phebus (coll. Libretto), 2010, p. 57.

convocation du mythe de l'Orient, dont la représentation, dans les années 1930, est peut-être à son faîte, du moins suffisamment éloquente pour être à même de se dépouiller de son objet.

En partance pour un voyage de trois jours et de trois mille kilomètres à travers l'Europe, le détective Hercule Poirot s'installe à bord du Simplon-Orient-Express, dans une voiture dont la plaque porte la mention « Constantinople – Trieste – Calais ». Dès lors, le voyage sera un huis clos intégral, et le train va fonctionner comme une nasse saisissant des personnages de nationalités, conditions sociales, lieux de résidence, âges et destins divers. Ces présences variées sont *a priori* plausibles dans un train, mais Agatha Christie imaginera une relation liant tous ces personnages qui, à l'insu de Poirot, se connaissaient au préalable. Enveloppant les passagers/protagonistes, le train dissout le monde, ses tourments et tourmentes, le lieu unique est désormais le train, comme un étroit absolu de monde. Bien sûr, le train, ses wagons, ses compartiments et son restaurant, ses employés – accessoires humains au service des voyageurs –, son mode de vie, ses conventions et son protocole sont aussi référencés selon des logiques d'appartenance sociale et de classe, qui ne sont pas ici suspendues, mais au contraire exacerbées par un espace contraint et sa promiscuité inhérente. La fantastique linéarité du train génère d'ailleurs des formes associées de manifestations répétitives d'une politesse presque mécanique :

Poirot avançait tant bien que mal le long du couloir car tous les voyageurs étaient sortis de leurs compartiments. Avec la régularité d'un mouvement d'horlogerie, il débitait poliment des « pardon, pardon... » et enfin atteignit le compartiment désigné (*Le crime*, p. 20).

Quelque part entre V. comme Vincovci et B. comme Brod

Il ne s'agit pas du premier crime ferroviaire d'Agatha Christie, non plus que du dernier, mais ici le train sera véritablement l'écrin du meurtre. Le drame en question intervient assez tôt, en Croatie, quelque part et quelque temps après Belgrade, dans une zone comme en apesanteur de cette remontée vers l'Europe de l'Ouest. Le train est arrêté, bloqué par la neige ; tout alors se précipite. On le sait, le temps ne s'arrête jamais ; on le sait moins : l'espace non plus. L'arrêt –

soudain, imprévu et nocturne – de l’Orient-Express est cependant la possibilité de simuler ces impossibilités conjointes. Le train s’arrête en un endroit imprécis : « quelque part entre Vincovci et Brod », dans une région à la géographie floutée, à environ 200 kilomètres à l’ouest de Belgrade, un nulle part avéré et incongru. En déséquilibre entre deux localités qui ne constituent que des repères indicatifs, le train est immobilisé temporairement dans un paysage qui temporairement également est une négation, n’existe pas, n’existe plus car il n’est qu’amas de neige, une forme, ton sur ton, matière sur matière. Le blanc n’est-il pas l’absence de couleur et le froid un immobilisme climatique et la neutralisation du dehors, de l’extérieur ? La combinaison qui en résulte dilue le paysage et absorbe le temps ; ne reste que la neige, en surabondance. La neige empilée est ainsi une véritable abstraction et une totalité : l’absence ou l’impossibilité de temps et de paysage, et *in fine*, la neige devient le temps et le paysage. Un face-à-face train et neige, deux *choses*, deux données si dissemblables ; plus exactement, la neige est comme enroulée autour du train, lui-même comme emmitouflé de neige. La combinaison de cet artefact et de cet aléa va faire de l’Orient-Express un objet socio-spatio-temporel total. Le train s’arrête de manière subite et de façon subie, mais le mouvement est relayé et poursuivi par le geste meurtrier, qui sera la suite de l’action et peut ainsi être interprété comme un « suspens », selon la terminologie de la danse¹⁴.

Pour mémoire, ce crime singulier est collectif, chacun des douze assaillants ayant porté un coup de poignard à la victime – qui s’avèrera être en fait un meurtrier – Cassetti, endormi dans son compartiment. Tous ces êtres, bien que mus par un même mobile décliné en douze vengeances, n’auraient certes pas pu commettre un tel acte en un espace autre, hors de ce train particulier, lui même hors du réel. Le train devient, au-delà d’un contexte, un réceptacle, une circonstance, expliquant et justifiant la présence simultanée des personnages, provoquant et obligeant le forfait partagé. Là, aucun ne

¹⁴ « Le mouvement dansé suppose l’éternel renouveau où la pose, au sens de se reposer, n’existe pas puisque tout mouvement est transition et surgissement : le corps dansant est “en suspens” entre le visible et l’invisible » Céline Roux, 2007, *Danse(s) performative(s)*, L’harmattan (coll. Le corps en question), p. 42.

pourra se dérober au meurtre prémédité ailleurs. C'est bien le train qui a permis l'accomplissement de l'acte tabou car il a paradoxalement, par l'enfermement, libéré chacun des passagers impliqués de ses contingences et impossibilités propres. Le train, un moment, quelque part hors des références liées à l'espace, au temps, aux lois et aux normes, a fait de l'ensemble des chacun un groupe lié par un dessein, mais aussi un seul corps répondant à la pulsion criminelle vengeresse, et faisant lui-même corps avec le train. Chaque coup de poignard est unique mais leur somme devient une figure d'acharnement de la mise à mort. De plus, ce crime restera impuni car Hercule Poirot, à l'issue du voyage-intrigue, ne dénoncera pas les coupables – fait exceptionnel. L'Orient-Express sera le déterminant de cette inhabituelle clémence, de la prescription du détective justicier, lui aussi en rupture avec sa morale et la raison d'être usuelle de son personnage, lui aussi peut-être sous l'influence déroutante du train. Un fait accompli nulle part, mais un nulle part toutefois situé dans une zone tampon encore sous influence orientale, est-il vraiment justiciable ? Ici, la loi du Talion ne peut-elle prévaloir comme norme, et la « juste » vengeance équitable ne peut-elle se légitimer ? L'irréparable s'est bien produit, mais n'aura pas de conséquence.

Avaries et avanies

- La neige ?
- Eh! Oui, monsieur. Monsieur n'a donc pas remarqué que le train ne marche plus ? Il est arrêté par la neige. Dieu seul sait combien de temps nous resterons ici. Je me souviens d'avoir une fois été bloqué par la neige sept jours durant.
- Où sommes-nous ?
- Entre Vincovci et Brod.
- Pas de veine ! soupira Poirot, ennuyé (*Le crime*, p. 36-37).

Une étrange intrigue certes, mais surtout des actes et un scénario en phase avec le train, lieu d'équilibre et de déséquilibre entre deux mondes suspendus, deux pôles, celui de l'impulsion : la gare de Constantinople, et celui, magnétique, du terme du voyage, dont l'attraction est inexorable, même si une perturbation – la multiplication des flocons – va venir enrayer un temps la mécanique. Aller simple et retour compliqué ; le train a inventé peut-être,

formalisé et généralisé sans doute, un rythme binaire mécanique du voyage et l'a décomposé en deux trajets décomptés, autant de périodes et de périodes de sens. Deux gongs, antonymes polaires dans un déroulé scalaire ; deux séquences matérialisées par les propositions contradictoires : « aller » et « retour », contenant et orientant un déroulé élastique. Aller à *versus* revenir de. Aller quelque part, tel est le sens du voyage, mais revenir ? Le retour finalise le voyage ; tout se détraque si le retard s'en mêle. L'avarie se complique alors en avanie. Le retour est une phase obligée et subie, dont sont craints et dramatisés les éventuels prolongements ou perturbations.

Agatha Christie a placé son récit dans un contexte explicite de *retour*. Ce procédé a désactivé l'excitation associée à l'acte de voyage, désamorcée, elle ne perturbe ni ne parasite son intrigue ferroviaire. De plus, l'atmosphère teintée d'étrangeté et de tension, perceptible dès le départ du train, n'est pas celle prévalant lors d'un normal et morne retour, suggérant d'emblée qu'il se trame quelque chose. Dès lors, l'effet de suspense est initié, les conditions de réalisation de la prophétie créées puisque, rappelons-le, *Le crime de l'Orient-Express* est un roman policier ; il nous promet explicitement un événement : *le crime*, et un cadre : *l'Orient-Express*, et, tacitement, leur relation. Le meurtre, crime extrême, expression d'un dérèglement social total, symbole de la cessation, de l'arrêt et de la fin, se commettra dans un train, un objet-mouvement, un contenant dont le destin est de filer sans cesse, à vitesse constante, selon un itinéraire prédéterminé et en suivant un tracé indélébile et irréductible. Ce train-là sera le suprême Orient-Express, vecteur supplémentaire de complexité et de trouble, porteur de l'enchantement et de la malédiction de l'univers hypnotique et vénéneux convoqué par son nom. Et la promesse engagée sera tenue... *Le crime de l'Orient-Express* est une illustration des situations de spatialités particulières induites et générées par le train, un dispositif de fixités et de mouvements couplés, une configuration que l'on peut imaginer tant mobile que stable.